



我的不解之缘

钟仕平 赵洁

陈振声，第一次看到这个名字是在广州市优秀共产党员登记表上。

陈振声，68岁，原为广州市政管理局副局长，现任珠江隧道公司董事长，凡广州有点名气的桥梁道路，他几乎都参与指挥，如：大北立交、西村立交、区庄立交、人民路高架路、海印大桥……

第一次见到陈总，是在黄沙的隧道工地上，那一天骄阳似火，暑气逼人。陈总正在工地与工人讨论着什么，见我不期而至，他只好抱歉地说：“实在抽不出时间啊。”

这以后，约了又约，等了又等，终于抽到一个空，我和陈总坐在了他那个简陋的董事长办公室里。

长话短说。

一生都在修路建桥

真想不到，一个十分偶然的機會，使我与修路建桥结下了不解之

缘。那是1949年，我在辽东军区炮兵团当兵，随部队从武汉进军广州，准备南下解放海南岛，谁料刚到广州，部队集中在越秀山开会，当时的广州市长朱光突然宣布，两个炮兵团全部就地转业。

我是1947年在老家吉林延边参军的，一直喜欢文艺工作，在部队也做宣传干事，不料突然转业，把我分在市建设局，这一来就是40年，我一直都在修路建桥。

这40年风雨里程，广州的建设我心里是有一本帐的。还记得1962年，我们广州的大北立交工程上马，当时全国还没有建立立交桥的先例，甚至连香港都没有。那时候我们很自豪，硬是把桥建好了，还有不少香港人来参观学习呢。香港后来发展很快，现在已经有500多座立交桥。反过来，我们也要向他们学习了。

说起全国第一，我参与的还真不少。中国内地第一座人行天桥——人民南天桥，我也参与了建设，还有，全国第一座4层下沉式立交桥——区庄立交。特别是内地第一

条高架路——人民路高架路，更是个大战役，那儿是都市繁华地带，要求不停交通不停水不停电，赶在六运会之前完成。市里由石安海副市长挂帅，我在现场指挥，技术复杂，困难很多，我们就只有边设计边施工边拆迁，还得订下规划，先拆迁哪一片，施工哪一片，不得有误。

高架路刚刚建成，我又被调去搞海印大桥，这也是全国第一座单索面斜拉桥，全世界当时也只有6座，不少人认为这是冒险。我们在建设中坚持严格要求，光是作为牵引的钢筋上就缠了4层玻璃纤维。大桥建成，进行实验时，真让人捏一把汗。负责设计此桥的是上海设计院，可连设计的人都不敢坐上第一部汽车。那景象很壮观，一边是黑压压一辆接一辆汽车，另一边空空如也。实验过后，所有指标都符合标准，这才松了一口气。

很多国家都很惊奇，惊奇我们用钢筋混凝土建成了质量如此之好的桥，日本福岡市的市长原本也是土木工程师，他每次来广州必到海印桥，还带了代表团来参观、学习、取经。

广州人也喜欢海印桥，认为它是羊城又一景，这真让我们这些建设者们欣慰，我人老了，可还喜欢



(摄影:钟仕平)

新事物,前不久有人建议在白鹤洞再建一座桥,我说:要是依我,就建一座吊桥,这样广州的桥就品种齐全了。

你看,一说就说到桥上了,这不是有缘是什么。

在我们的交谈中,不断有人来找陈总,递文件,听电话,商量要事,谈话只好断断续续地进行。

陈总68岁了,本已离休,可市里三番五次请他出山,他便欣然从命,我们想,广州的路桥建设,一定少不了他。

不是专家的专家

你说我是专家,这可不敢当,我哪儿是什么专家啊。解放前,我只读到高中,后来也没有机会到大学里深造,我也没有任何技术职称。只是,我常常想,外行不要紧,只要肯学,我们不能老当外行。1957年我调到市道路公司当经理,我承担的第一项工程就是改造滨江路,那时的滨江路又破又旧,路也弯弯曲曲凹凸不平。有一部分路面是后来填江而成的,当时还在潮水中,我就泡在水里,和工人一起干,先跟工人学施工,再跟工程师学着看图纸、计算潮水,慢慢的,也就学会了。后来,我到自来水公司任经理,为了弄明白自来水生产的工艺,我拜了一位老专家也就是公司的老经理为师,从抽河水开始,直到过滤、化验,一个环节一个环节学。那一阵,我整整4个多月没回过家,白天干,晚上学,一点一滴积累经验。

我相信多干多学,勤能补拙。人嘛,干一行就要对一行有责任心。搞高架路时,要求在10个月内完工,我心里有很大压力,工人连续作业,我也不敢走,在工地上一泡十七八天,真够受的。海印大桥施工初期工程拖延了不少,我一接手便定了两条措施:提前者重奖,拖延者重罚,进度一下子就上去了,我们还研究出新方法,使海印大桥提前3天合龙。

就这么学学干干,慢慢不懂也变懂了,外行也变内行了,你们问我有什么经验和感受,我想也就是多干、多学。

当我们第二次来找陈总采访的时候,他正在开会,这时,正是珠江隧道施工到了最紧张的时刻,从陈总的办公室望出去,尘土飞扬,一片繁忙。

我们请他谈一谈这条令广州人牵肠挂肚的隧道。

长江后浪推前浪

本来我想,搞完了海印大桥,可以松一口气了,也到了离休年龄,该退下来了。可是,1989年11月29日,石安海主持市里的会议,让我来珠江隧道,12月1日,我就上任了,我想我身体还行,就再干几年吧。

如今,一共5节隧道管已完成了两节,全都是100多米长,只等挖好江底放进去。现在正是紧张施工阶段。

不瞒你们说,搞了几十年桥梁道路,最让我头疼的就是这儿,这样的隧道目前东南亚也只有香港有。我们从1977年就开始设想、论证,到1989年,图纸还没出齐,设计跟不上去,预算也迟迟定不下来,原来的合作者又易了人,真是困难重重。

珠江隧道建好后,预计每天可过4万辆车,每辆以4元钱计算,加上一些过桥费的收入,10年还本付息应该没问题。原计划1993年1月完工,现在看来要延长到1993年9月底,困难太多。管子没问题,现已完成了两条,可挖江工程跟不上去,一样没有办法。

每个工程最头疼的都是拆迁问题,这儿也不例外,市里区里很支持,但也是困难重重,前一段时间记者来采访,我说:工作我们多干少说,你们就帮我呼吁呼吁拆迁问题吧。

你问我现在最大的愿望是什么,当然是把隧道干好。当然,市里一些重要项目,还要帮忙出主意。如今我年纪大了,工作又忙,我与市里达成协议,一般的会我就不参加了,可关于地铁的会议,我次次都抽时间参加,这可是关系到广州市千千万万市民的大事,我们有一分力出一分力吧。干完珠江隧道,还能不能再干,我看不一定,年龄不饶人啊,能干我当然还会干,不过我也希望,在市政建设方面,我们应该有更多的后起之秀,长江后浪推前浪。我们国家的市政建设,最缺的就是人才,特别是管理人才,在国外,大学里都有这个系,这项工作我们刚刚开始做,应该抓紧才行。

有什么业余爱好?哪有什么时间去爱好啊!一星期工作完了,星期天,得总结上星期的工作,计划下星期要干什么,星期一来了又马上布置。要说爱好,就是喜欢喝点酒。家里儿女都大了,只是老伴身体很差,要抽时间照顾她。

我们知道,春节期间,陈总的老伴住院,陈总晚上陪床,白天上班,别忘了,他已是年近七旬的老人。

我们还知道,陈总的家住在一条小巷里,一住40年,外墙斑驳、陈旧不堪,如今正准备拆迁。40年来,他为广州人修了那么多的路和桥,可他住的,还是刚来广州时的房子。

望着这位优秀共产党员,我们的眼睛湿润了。□ (编辑:谭启泰)